Comisión de Legislación del Trabajo
S/C

Versión Taquigráfica N° 124 de 2005

PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AÉREA (PLUNA)

Directorio
ver exposición

TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA FRIGORÍFICA

Frigorífico LORSINAL S. A. ex Ottonello
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 8 de junio de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Juan José Bentancor.
MIEMBROS:	Señores Representantes Manuel María Barreiro Maldonado, Ivonne Passada, Adriana Peña y Jorge Pozzi.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Pablo Iturralde Viñas.
INVITADOS:	Por el Directorio de PLUNA, señor Presidente, Carlos Bouzas. Por trabajadores del Frigorífico LORSINAL S.A., señores Luis Centurión y Jorge Williams Rodríguez

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del Trabajo tiene el placer de recibir al Presidente del Directorio de PLUNA, señor Carlos Bouzas, en función de una problemática que se nos planteó aproximadamente hace un mes y medio, a partir de la situación conflictiva de los trabajadores de UAir. Hemos enfocado el problema desde el punto de vista que corresponde a esta Comisión, es decir, el de la estabilidad laboral de un grupo importante

de trabajadores que se desempeñaba hasta hace poco tiempo en esa compañía y que ahora está en seguro de paro.

Consideramos que era importante escuchar el punto de vista, no solo de esos trabajadores, a quienes recibimos en más de una oportunidad, sino también el del Presidente del Directorio de la empresa, señor Rama, quien también acudió a este ámbito. Asimismo, tenemos previsto convocar al sindicato de trabajadores de PLUNA.

En esta oportunidad consideramos que es de suma importancia contar con la presencia del Presidente del Directorio de ese organismo, a fin de escuchar sus perspectivas acerca del futuro de la bandera uruguaya y de la propia empresa, en lo que tiene que ver con las posibilidades de desarrollo. En ese marco, sin entrar en la conveniencia económica del desarrollo de eventuales conexiones entre PLUNA y otros asociados -no lo hicimos cuando hablamos con los trabajadores ni con el Presidente del Directorio de UAir-, queremos abocarnos fundamentalmente a la estabilidad laboral de estos trabajadores, algunos de los cuales obtienen de este trabajo su único sustento. Sabemos que algunos han ingresado a esta compañía con otras situaciones. Inclusive, algunos son jubilados militares, etcétera.

Entonces, nos gustaría que el señor Bouzas nos ilustrara acerca de cómo se ve desde PLUNA todo este proceso, cuál es la situación actual desde el punto de vista de los trabajadores de UAir y, eventualmente, si se ha considerado la posibilidad de que por lo menos alguno de esos trabajadores puedan reinsertarse en el mercado laboral.

SEÑOR BOUZAS.- Si he entendido bien, al señor Presidente le interesa saber la situación actual de PLUNA y su proyecto de futuro, vinculado a la posibilidad de fuentes de empleo para los trabajadores de UAir.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Bouzas conoce bien el funcionamiento de esta Comisión: nuestra principal preocupación tiene que ver con la problemática laboral de los trabajadores, pero como un aspecto está muy vinculado con el otro, nos gustaría conocer cómo se visualiza el futuro de la empresa que usted preside. Seguramente el señor Bouzas leyó la versión taquigráfica de la sesión a la que acudieron los trabajadores y podrá hacer alguna apreciación sobre una eventual conexión entre las empresas UAir y PLUNA.

SEÑOR BOUZAS.- Primeramente me interesaría analizar qué es PLUNA. Como se sabe, el gobierno me ha confiado la Presidencia de una empresa que es un ente autónomo. En este momento, es tenedora de cerca del 49% de las acciones de una empresa que vuela con el nombre de PLUNA. El capital accionario de dicha empresa es el siguiente: 49% propiedad de Varig, 2% de empresarios uruguayos, -creo que 48,31% de PLUNA Ente Autónomo y un 0,69%, si mal no recuerdo, de los trabajadores de PLUNA.

De acuerdo con la ley y con la Constitución de la República, esta empresa de economía mixta, donde el Estado está aliado con capitales privados, debe tener más del 50% de su capital en manos de accionistas uruguayos para poder hacer uso de la facultad de ser empresa de bandera uruguaya, por ser una firma nacional, lo cual significa gozar de los derechos que Uruguay haya acordado con otros países en reciprocidad.

Esta empresa quedó configurada en el año 1995 con características muy especiales. Pese a que ninguno de los socios tiene la mayoría del capital accionario, el Directorio de la Sociedad Anónima está compuesto por una mayoría de Directores de Varig y por una minoría de PLUNA ente autónomo. Y ahí no queda la cosa; por un contrato que se firmó también en el año 1995, con una vigencia de 10 años, Varig tiene el derecho en exclusiva de gestionar, dirigir y administrar la Sociedad Anónima PLUNA, limitándose el derecho del otro gran accionista a recibir el informe que se brinda una vez por mes en las reuniones de Directorio y, en todo caso, a hacer alguna pregunta.

Cuando tomamos posesión del cargo, el día 28 de marzo, dijimos que para nosotros esta era una situación insostenible, porque entendemos que las sociedades de economía mixta son útiles -y PLUNA es la única sociedad de este tipo que existe en nuestro país- en la medida en que los dos socios -el Estado y los particulares- participen en la vida diaria de la empresa, en la gestión, la administración y la dirección. No

obstante, se da la circunstancia, en este caso feliz, de que aquel contrato firmado en el año 1995 -el llamado contrato de gerenciamiento- vence el 27 de junio del presente año 2005. Amparados en eso, y en que la empresa Varig, por la situación especial que atraviesa en Brasil, manifestó que no estaba en condiciones de aportar fondos frescos para el funcionamiento de PLUNA, llegamos a un entendimiento que yo me tomé el atrevimiento de llamar "un divorcio civilizado", es decir, mantenemos con Varig muy buenas relaciones y esa empresa sigue siendo accionista del 49% del capital. A su vez, manifiesta su voluntad de vender su paquete accionario a aquella empresa que el ente autónomo PLUNA le dé el visto bueno y reconoce que debe hacerse cargo de las pérdidas que ha acumulado la empresa durante este último año, para evitar la posibilidad de una quiebra técnica; de manera que se arbitran las formas para que esto ocurra de ese modo. Asimismo, le reconoce a PLUNA Ente Autónomo la facultad de designar el gerente general, es decir, tomar para sí la administración, la dirección y la gestión de la empresa.

Cabe acotar que el Directorio de PLUNA trabaja en estrecho contacto, dos veces por semana, con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, aunque también mantenemos relaciones más esporádicas con los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Economía y Finanzas, de Defensa Nacional y de Turismo, porque todos ellos están vinculados a la actividad de la empresa.

Una vez analizada la situación, este Directorio encontró que PLUNA necesita un inversor que aporte fondos frescos con dos finalidades. En primer lugar, quitar la angustia financiera que estamos atravesando hoy en día y, en segundo término, lograr fondos suficientes para ampliar la red de líneas de PLUNA; tiene muchas posibilidades pero le falta estructura y aeronaves.

En esto estamos trabajando y al día de hoy hemos recibido muchas expresiones de interés de las cuales todavía estamos conversando con seis interesados; algunos son grupos financieros y otros, empresas de aeronavegación.

Como a medida que pasaban los días y el primer mes de trabajo fuimos viendo que iba a ser muy difícil encontrar una solución rápida, antes del 27 de junio, para que la empresa pudiera funcionar con su nuevo socio, nos pusimos a trabajar en lo que nosotros llamamos el "plan B". Entonces, designamos a dos funcionarios del ente autónomo con trayectoria y conocimientos, quienes gozan del respeto de todos los funcionarios de PLUNA para que, junto con el actual gerente general, que es un empleado de Varig, fueran armando lo que nosotros llamamos la transición, desde aquí hasta el día 27 de junio. Luego, en la última reunión de Directorio, logramos la designación de un comité ejecutivo que también trabaja junto con el gerente general en la conducción diaria de la empresa. Uno de los integrantes del comité ejecutivo es quien habla, en mi carácter de Presidente de PLUNA.

Entonces, desde hace aproximadamente dos semanas hay dos funcionarios trabajando para conocer el entramado de contratos y subcontratos que tiene la empresa, sobre todo con Varig, y el Comité Ejecutivo está autorizando o rechazando cada uno de los pagos, negocios y refinanciaciones que se van produciendo en la empresa.

Por otro lado, pese a tener la facultad de designar al gerente general, optamos por no hacerlo porque entendemos -por nuestra visión de la empresa de economía mixta- que es preferible que el futuro gerente general sea designado de común acuerdo entre PLUNA Ente Autónomo y el nuevo dueño de las acciones que hoy en día pertenecen a Varig.

Durante los diez años de la administración Varig de la empresa PLUNA, en dos oportunidades esta estuvo en situación de quiebra, denominada quiebra técnica. ¿Qué significa esto? De acuerdo con la Ley Nº 16.060 de sociedades anónimas, cuando en un balance de una sociedad anónima se constata que esta ha perdido más del 75% de su capital, se dice que la empresa está en situación de quiebra. Esto no quiere decir que la empresa tenga que cerrar, ya que si los socios aportan el dinero necesario para superar la valla del 25%, esta puede seguir funcionando. Ese fue el compromiso que asumió Varig porque, seguramente, cuando cerremos el próximo balance el 30 de junio de este año, vamos a estar en una situación similar a la que se vivió en el año 1996 y en 2001.

Entonces, en este momento queremos evitar apurarnos para cerrar un negocio con el primero que venga a plantearlo, porque el 27 de junio cae la ficha. Nosotros decimos: el 27 de junio cae la ficha y después viene la del 28, la del 29, la del 30, y viene julio, agosto y el año 2006. Deseamos que lo antes posible haya un socio, un empresario, que venga a aportar los fondos suficientes para que PLUNA, no solo siga administrando las

líneas que tiene actualmente, sino también pueda crecer; PLUNA tiene posibilidades de hacerlo debido a los convenios que Uruguay ha firmado con otros países amigos.

En esa tarea, el 3 de este mes recibimos a una delegación de trabajadores del sindicato de UAir, que estaba integrada por la señora Silvana Osores, azafata, el señor Federico Romano, administrativo, el señor Franco Donno, del sector de mantenimiento -un sector vital para una empresa de navegación aérea- y el señor Gustavo Pollacchini, piloto. Estas personas nos plantearon lo que dijo el señor Presidente de la Comisión en este momento. Entonces, nosotros les explicamos, y ellos lo entendieron, que la situación de PLUNA es delicada, que la de UAir es terminal y que por ello PLUNA no puede decir alegremente que va a absorber a UAir con toda su plantilla.

Reconocemos que en las conversaciones que tuvimos con uno de los grupos inversores, el grupo inglés Ashmore -digo este nombre porque ellos mismos han hecho público su interés por PLUNA; los otros grupos no los menciono porque si ellos no lo hacen público, prefiero no hacerlo- se manejó la posibilidad de una fusión entre las dos empresas o la absorción de UAir por PLUNA. Nosotros dijimos que desde el punto de vista de PLUNA, y para su proyecto, no hay necesidad de fusión ni de unión, pero si para el grupo Ashmore, en un proyecto de largo aliento, de alianza con PLUNA, es una necesidad, estamos dispuestos a escuchar cualquier fórmula que no signifique una nueva mochila para PLUNA.

Después de eso no hemos vuelto a hablar de este tema con los señores de Ashmore. Esto se lo informamos a los señores que nos visitaron del sindicato de UAir, y a su pregunta de si existía la posibilidad de un crecimiento de PLUNA, le contestamos que sí, que existía la idea de que pueda crecer. Cuando hablo de crecimiento es porque veo a PLUNA en Frankfort, Milán, París, Oslo, Nueva York, México, Caracas, Tenerife. Esto no es una locura, son cosas que están pactadas y solo queda empezar a arreglar los detalles de la línea.

Es evidente que los funcionarios de una compañía de navegación aérea requieren cierta especialidad, porque una empresa de estas características es sensible a todo. Por supuesto, es sensible al precio del petróleo -que actualmente significa el 30% de los costos de la empresa- pero, reitero, es sensible a todo. PLUNA, durante sus casi 70 años, no ha tenido un solo accidente y ni una persona herida. Esto se debe a una atención especial y una gran dedicación hacia la seguridad de la aeronave.

Lógicamente, al abrir nuevas líneas, la empresa va a crecer y por ello va a necesitar gente, y preferiblemente gente que sepa. En ese sentido, la única posibilidad que veía era que se realizara algún llamado -los ingresos siempre se hacen por llamado público- y planteé la posibilidad, tomando otras experiencias -seguramente esta Comisión conoce muchas más que yo-, de que dichos llamados pudieran ser acotados a personas que tuvieran antecedentes en el ramo o que hubiesen sido enviados al seguro de paro por empresas de similar porte.

SEÑOR POZZI.- El desarrollo de los acontecimientos ha quedado claro.

Lo que nos ha interesado en este último tiempo ha sido la búsqueda de una solución al problema de UAir. Si esto no se soluciona, 170 personas quedarían sin trabajo, y en un rubro en donde no abunda. Además, hemos mantenido contacto con gente que pertenece a la Aviación Civil y sabemos que la situación es compleja.

Entonces, cuando surgió el conflicto de UAir, y como ya estaba planteado el de Rilomán S.A., nos enfrentábamos a la situación de que casi 500 personas se iban a quedar sin trabajo prácticamente en el mismo momento. Por lo tanto, debemos tratar de encontrar la forma para solucionar, por lo menos, algo de todo esto.

Por lo expuesto, realizamos una serie de contactos con los trabajadores de UAir y de PLUNA para tratar de encontrar una solución. No creemos que la fusión sea lo más adecuado, ya que consideramos que es bastante complicado, pero si se logra que se vuelque un fondo, quizás sea posible lograr una complementación de las empresas, o alguna forma que, en definitiva, asegure a estos 170 trabajadores la posibilidad de seguir trabajando. No hablamos de cobrar un despido -tema que seguramente estará arriba de la mesa- porque después ese dinero se termina gastando en comida y los funcionarios trabajando en algo que no es aquello para lo que se prepararon.

Por lo tanto queríamos conocer el pensamiento de PLUNA con respecto al problema de UAir. Sabemos que esto no es responsabilidad del Presidente de PLUNA pero está conectado directamente, y nosotros

consideramos que es posible encontrar -con nuevas ideas y buscando puertas de salida- una solución para que estos ciento setenta trabajadores no queden en la calle, sin trabajo y deban emigrar. Sabemos que se trata de gente calificada y, seguramente, si en el futuro PLUNA debe tomar empleados o armar alguna complementación -parece que en el mundo es bastante común que algunas empresas hagan vuelos a través del océano y otras se repartan en la región o dentro de los países-, al no contar con estos funcionarios, deberá gastar fortunas en formar gente. Por lo tanto, la puerta que abre el señor Presidente de PLUNA es importante.

Solicitamos, entonces, que no se deje de explorar la posibilidad de una complementación -no sé si PLUNA-UAir o PLUNA con otra compañía-, y de encontrar una solución, para que estos ciento setenta trabajadores que están muy bien calificados -que el país no debería desperdiciar-, no queden a la deriva, desperdigados, ni terminen emigrando. Pienso que debemos aprovechar a esta gente que está al alcance de la mano.

SEÑORA PEÑA.- Quiero agradecer la presencia del señor Presidente en la Comisión y reconocer que se ha movilizado mucho por la gente de UAir ante su posible pérdida del trabajo. Entiendo lo que decía el señor Presidente de PLUNA en el sentido de que no podemos cargar otra mochila más a esta empresa. Esto es muy comprensible; no podemos poner en riesgo dos empresas si es posible salvar una, teniendo en cuenta que está en juego el poderío económico de la aviación de nuestro país. Me parecen muy sensatas las palabras del señor Presidente, que es conocedor del tema.

Por otro lado, me complace la propuesta que hizo en el sentido de que si PLUNA se amplía -más líneas y mayor auge- podría tomar a esos funcionarios especializados, ahorrando a la empresa la formación de empleados, como decía el señor Diputado Pozzi. Un concurso cerrado no es lo más justo para el resto de la gente, pero en caso de requerirse una especialización esto es lo más racional que se puede hacer en un país donde somos tan pocos como el nuestro. Me parece que es una muy buena medida. En caso de que esa solución fuera lo mejor de lo peor, me gustaría que PLUNA la tuviera en cuenta.

SEÑORA PASSADA.- Agradezco la presencia del Director de PLUNA en la Comisión, quien fue sumamente claro en su planteo.

Quiero formular algunas preguntas que surgen de su planteamiento. Hay un 49% de posibilidades de que Ashmore sea el inversor, aunque sabemos que hay otros que no podemos nombrar porque no hubo una propuesta concreta hacia el Directorio de PLUNA.

En primer lugar, quisiera saber si se tuvo en cuenta la posibilidad de que UAir fuera una subsidiaria o se fusionara con PLUNA, tal como lo graficaron muy bien los trabajadores en su momento.

En segundo término, pregunto si se ha hecho algún estudio por parte de PLUNA, Ente Autónomo, en cuanto a si ambas empresas por separado podrían subsistir en un campo tan pequeño. De pronto, se podrían plasmar mejor las dos compañías juntas que separadas. Se potenciarían en la región para ser rentables.

Por último, quisiera saber si PLUNA tendría que afrontar deudas después de encontrar al inversor. ¿Seguiría cargando deudas con Varig y con Puertas del Sur? ¿Eso se compensaría con el inversionista o bien es una deuda que tendría que comprar el inversionista y nosotros iríamos a menos como bandera uruguaya en ese déficit, si es que existe?

SEÑOR BOUZAS.- Les agradezco la atención que prestaron al asunto.

Quiero hacer una aclaración. Si PLUNA crece, y llama a interesados para ocupar cargos de auxiliares administrativos, especializados en control de pantalla, técnicos en mantenimiento y a azafatas, lo debe hacer "Urbi et Orbi". Tenemos una determinación clara, con instrucciones precisas del Gobierno, en cuanto a que no hay posibilidades de hacer una selección entre un grupo de gente; eso dependerá de lo que indique el Parlamento.

Con respecto a la vinculación UAir-Ashmore-PLUNA, reitero que en la primera conversación que mantuvimos con el grupo Ashmore ellos plantearon la eventualidad de la fusión o absorción y nosotros argumentamos lo de la mochila. Cuando vino la primera propuesta del grupo Ashmore, que consideramos totalmente insuficiente, inconveniente e ilegal, porque tenía algunos puntos que la ley no permite -y así se lo

hicimos saber-, lo único que planteaba con respecto a UAir era que el Estado uruguayo se hiciera cargo de los despidos de esa empresa. En el montón de cosas que estaban escritas figuraba eso. Después no se volvió a hablar más con Ashmore sobre un proyecto de que fuera subsidiaria.

La propuesta de complementación entre las dos empresas la leí en la versión taquigráfica, que tuvieron la gentileza de enviarme, de la sesión en la que estuvo presente el señor Rama. Hay que saber que, salvo tres de las líneas que UAir estaba autorizada a explotar y una de las líneas que está autorizada a explotar PLUNA, todas las demás no son empresas complementarias sino competidoras. No son competidoras en la línea Montevideo-Río de Janeiro-Madrid, que la explota PLUNA, ni en las líneas que van a Rosario, Córdoba y Mendoza, que las explota UAir. En las demás líneas son empresas competidoras. Entonces, es muy difícil imaginar una forma de complementación. Quiero aclarar esto porque a veces quienes hacen exposiciones buscan plantear cosas sin poner todo arriba de la mesa. Por ahí se puede inducir a algún error a la Comisión parlamentaria.

En cuanto a las deudas, PLUNA tiene un pasivo pesado. Ya expliqué que vamos a llegar al final del balance con una situación de quiebra técnica, como se acostumbra decir. En ese sentido, la responsabilidad de Varig es despreciar una serie de deudas que PLUNA SA tiene con Varig o empresas colaterales de esta, de tal manera de que suba el patrimonio de la empresa hasta quedar dentro de los márgenes legales. También hay deudas importantes con los dos concesionarios de los aeropuertos uruguayos, tanto con Puertas del Sur, concesionario del Aeropuerto Internacional de Carrasco, como con CAISA, concesionario del Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce. Hay una comprensión natural por parte de estos deudores, porque si desaparece PLUNA el aeropuerto queda en entredicho. No está claro que a otros les interese la frecuencia y la actividad que tiene PLUNA. Me tocó estar en una reunión con representantes del comercio de Punta del Este y ellos no pueden imaginar su futuro sin PLUNA. De acuerdo con los datos del Ministerio del Interior, en la última temporada, desde diciembre de 2004 a marzo de 2005, ingresaron al país 706.000 turistas, de los cuales 184.000 lo hicieron por vía aérea, y de ellos el 66% lo hizo por PLUNA.

PLUNA es la única empresa a la que le preocupa traer turistas a Uruguay. Es una herramienta muy importante para que crezca el turismo receptivo de Uruguay. Tienen allí una exposición que nunca me resisto a repetirla: el turista que viene por vía aérea es el de mejor condición económica. Desde el momento en que el turista baja en el aeropuerto necesita pedir un taxi para ir al centro, tomar un café con leche o almorzar, alojarse en un hotel, comprar un regalo para sus hijos, ir a un lugar de diversión, etcétera. Todo eso genera producto bruto interno para el país, pero si el avión no hubiera traído el turista eso no ocurre. Además, a todo eso hay que sumarle un 23% de IVA, por lo que el Estado se beneficia con esa llegada.

Todo eso hace que desde el punto de vista del Gobierno PLUNA sea una empresa de carácter estratégico y que haya que cuidarla y buscar la forma de que se desarrolle. Si esto se aprueba por parte del Gobierno y si tenemos la capacidad suficiente -como lo creemos- de administrar la empresa con el personal administrativo, en un período de seis meses sería autosustentable. Ayer los delegados patronales en el Consejo de Salarios de Navegación Aérea -PLUNA tiene uno- me hacían el informe y me decían que PLUNA representa el 90% de los trabajadores de ese Consejo. Después de PLUNA queda muy poca cosa. De ahí surge su importancia en cuanto a las fuentes de trabajo bien remuneradas y especializadas. Como dato no menor, PLUNA es la única empresa nacional que realiza transporte internacional, transcontinental de carga, porque no tenemos flota marítima. Lo único que existe es el avión de PLUNA que va a Madrid. A todo esto hay que sumarle el cariño que sienten por PLUNA los compatriotas que hoy día están viviendo fuera del país. Tenemos una cantidad de pedidos por parte de compatriotas que están en Estados Unidos para que PLUNA llegue hasta allí. Esto también lo vemos en España, en Brasil, en Chile y en Argentina. Todo eso hace que la importancia de PLUNA desde el punto de vista estratégico sea muy grande, por lo que debemos dedicarle todo el cariño y la atención posible y la mayor cantidad de conocimiento del que podamos hacer acopio.

SEÑOR BARREIRO.- El señor Presidente ha manifestado que desde su asunción al cargo ha mantenido continuos y permanentes contactos con diferentes Ministerios, especialmente con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. En todas estas tratativas, sin perjuicio de la autonomía de PLUNA como Ente Autónomo, los lineamientos políticos son importantes. Traigo esto a colación porque en alguna de las reuniones con representantes y trabajadores de UAir quedó sobrevolando la idea de que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas había cierta prescindencia en solucionar el problema de esa empresa y que las acciones se dirigían a solucionar el tema PLUNA a través de las conversaciones que se mantenían con los probables inversores.

Voy a realizarle una pregunta -aunque sería más conveniente hacérsela al señor Ministro que al Presidente de PLUNA- y es la siguiente. ¿Hay lineamientos para que las conversaciones se hagan con prescindencia de solucionar el problema de UAir? ¿O hay alguna intención de que la solución a la que se arribe en cuanto a la inversión en PLUNA conlleve una solución para UAir, ya sea por la vía de la complementación o fusión? Es importante conocer cuál es la idea que al mayor nivel político se tiene sobre este tema.

SEÑOR BOUZAS.- Efectivamente, la persona indicada para contestar esa pregunta es el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, lo que yo diga se debe tomar con pinzas. Debido a la experiencia que se vivió en la Administración anterior hemos acordado, tenemos claro y sí es seguro, que cuando nosotros hablamos de PLUNA la opinión de sus Directores, del Ministro de Transporte y Obras Públicas, de los otros Ministros y, eventualmente, la del Presidente de la República, es una sola.

El problema de PLUNA lo tratamos con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y él lo ha puesto a consideración del Consejo de Ministros. Por tanto, tengo la tranquilidad de que cuando me refiero a ese tema, estoy dando la opinión del Gobierno. Una de las dificultades que existió durante la anterior administración fue que el Directorio decía una cosa, el Ministro otra y el Presidente hacía una tercera. Esto no es bueno para la empresa, ni para el país. Entonces, cuidamos mucho este aspecto y mantenemos un contacto permanente con el señor Ministro. Al Ministerio de Transporte y Obras Públicas le corresponde monitorear a PLUNA, ya que es una empresa en la que el Estado tienen intereses, pero eso no significa que le corresponda hacer lo mismo con todas las empresas de transporte del país. Puede suceder que otras empresas entren en crisis y no es responsabilidad del Gobierno, en un funcionamiento de libertad controlada.

Uno de los problemas del transporte es que no puede existir libertad absoluta; no se puede permitir que alguien venga y haga cualquier línea. ¿Por qué? Porque el transporte es un servicio y, por tanto, no se puede almacenar. El asiento que sale vacío no se llena en el próximo vuelo; ese asiento ya no se vende nunca más. Es un producto que se genera y se agota en el mismo momento. Por eso la libre competencia nunca se aplicó, ni se aplica, en nuestro país, ni en ninguna parte del mundo. El criterio que se utiliza es que nunca haya demanda insatisfecha. El día que suceda eso hay que pensar en más frecuencias, pero mientras no ocurra, es conveniente que no haya libertad, ya que siempre redunda en perjuicio de las propias empresas. Inclusive, para ganar más mercados, las empresas pueden salir a hacer promociones de precios que son absolutamente ilógicos. Algunas lo han hecho y luego tenemos que analizar acá situaciones de crisis.

Somos conscientes de que hay una empresa con ciento setenta empleados que está en crisis, por problemas que no quiero analizar porque no me corresponde. Pero también somos conscientes de que hay una empresa que tiene seiscientos cincuenta empleados en todo el mundo y si no la cuidamos puede entrar en crisis. Dada la importancia de PLUNA para el país y los intereses que tiene el Estado en ella, creo que el señor Ministro debe realizar una consideración de la problemática distinta a la de otras empresas, ya sean aéreas, marítimas o terrestres.

SEÑOR POZZI.- La consideración de la complementación fue una de las cuestiones que trajeron los trabajadores de UAir. Además, entregaron a todos los legisladores una carpeta con un análisis realizado por ellos. Por tanto, la primera propuesta de complementación, fusión o de alternativa, la trajeron los trabajadores de UAir como una posibilidad para defender su fuente de trabajo.

Comprendemos perfectamente qué es la competencia; dónde competimos y dónde nos complementamos. Por supuesto, la idea de UAir nos sedujo. Si para el futuro se pudieran armar dos empresas que se complementaran, la situación no sería la misma. No se va a competir en la línea Montevideo-Río de Janeiro-Madrid. Se trataría de que PLUNA trajera a la gente de Madrid y otra compañía la distribuyera en la región. Sería un acuerdo que sirviera a las dos partes. Todo el mundo se complementa para abaratar costos y tener beneficios. Esa no es ninguna novedad en el mundo, ni en el transporte aéreo ni en el terrestre. Por eso nos sedujo la idea que nos presentaron. Sabemos que el pasado no es lo mismo que pretendemos para el futuro; se busca asegurar la fuente de trabajo de estos ciento setenta trabajadores. Nos preocupan los seiscientos cincuenta trabajadores de PLUNA, una aerolínea de bandera uruguaya con setenta años de historia. ¡Por supuesto que vamos a hacer lo posible para que se mantenga! Pero creo que, como en tantos otros temas, debería existir sensibilidad con casi dos centenares de trabajadores que están a punto de perder su fuente laboral. Al igual que con Riloman y tantos otros casos, como un frigorífico con cien trabajadores a punto de

perderse como fuente de trabajo, deberíamos agotar los esfuerzos para ver si entre todos encontramos una solución, por supuesto que salvaguardando todo lo que se debe.

Entendemos la importancia de PLUNA y del transporte transcontinental. Antes la empresa realizaba más transportes, ya que poseía un Boeing 707 que ahora ya no tiene y no sé dónde está. Creo que existía una disposición específica para llevar carga. Tengo idea de que ese avión de PLUNA, que transportaba mucha carga hacia el exterior, ya no está más. Además de hacer los esfuerzos para que PLUNA siga volando y los trabajadores tengan su fuente de trabajo, habría que ver cómo podemos lograr, entre todos, que esos ciento setenta trabajadores uruguayos de UAir, formados aquí, puedan encontrar su rumbo en la aeronáutica nacional. Ya que se trata de una empresa que viene mal desde hace años, que ha recurrido a distintas soluciones y que sigue mal -el Presidente dice que está en quiebra técnica-, tendríamos que buscar entre todos una solución que ampare a la PLUNA que todos queremos, pero también a otros uruguayos que se están quedando sin trabajo. Esa es mi preocupación. Estamos dispuestos a trabajar para encontrar una solución. Creo que PLUNA, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Defensa Nacional -que debe tener algo que ver con las líneas aéreas-, el Parlamento, todos juntos, debemos esforzarnos -como se está haciendo en tantos otros conflictos que hay en el país- para evitar que mucha gente quede sin trabajo.

SEÑOR BOUZAS.- Con respecto a la complementación, quiero decir que la gente que PLUNA trae de Madrid a Montevideo también la distribuye; ya está realizando ese servicio. Es decir, lo que se propone como complementación ya existe. Por eso yo explicaba cuáles son las líneas competitivas y cuáles no. ¡Ojalá fuera posible hacer eso, pero lamentablemente no es así! Si la gente que viene de Madrid quiere ir a Rosario, Córdoba o a Paraguay, se podría proponer esa idea porque PLUNA no explota esa línea. En cuanto al Boeing 707, quiero decir que es un avión que voló a Madrid pero fue desechado por caro, obsoleto y por contar con poca capacidad de carga. Fue sustituido por el actual Boeing 767-300 con una capacidad de 15.000 kilos de carga. A su vez, el arrendamiento y mantenimiento son mucho más baratos y tiene mayor capacidad que el 707.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con la documentación que tenemos hasta ahora, en principio, podemos decir que la propuesta de la empresa UAir y la de los trabajadores era muy similar. Es decir, no había diferencia alguna entre lo que plantearon en principio los directivos de UAir y lo que planteaban los trabajadores. Con el transcurso del tiempo los trabajadores se fueron sintiendo cada vez más desprotegidos por su empresa y empezaron a tener una propuesta no tan influenciada por su directorio. Por otro lado, desde mi punto de vista, debo decir que hay una diferencia entre Ashmore y UAir, que es su operador. En ese caso, ha sido un operador, por lo menos, complejo. Cuando tuvimos la visita del señor Rama, vimos que cayó en varias contradicciones. Entre otras cosas, él expresó el calificativo de buitre para este fondo de inversión, cuando se le dijo que era un fondo que manejaba US$ 10.000:000.000 pero tenía dificultad para pagar el aguinaldo y algunos sueldos a los trabajadores. Esto consta en la versión taquigráfica y nos da una sensación de lo delicado de la situación.

Ratifico lo que han planteado otros compañeros en el sentido de que preocupa a esta Comisión la eventual desocupación en que pueda caer este importante y calificado grupo de trabajadores. Pero también considero que es muy importante para nosotros la afirmación de que lo que se haga para su incorporación no transgreda nada, sino que todo sea claro y mediante un concurso público, abierto y transparente. Creemos que cuando PLUNA llama a concurso, todos los ciudadanos tienen derecho a presentarse. Quizás -la Comisión, el Parlamento con alguna directiva o a través del Presupuesto- se pueda reconocer cierto tipo -entre comillas- de "preferencia" para aquellas personas que cuenten con la capacitación adecuada. Eso se vería registrado en un puntaje, que no sería exclusivo para esta circunstancia. De todos modos, creemos que estamos ante una situación extremadamente compleja.

Una vez más agradecemos al Presidente de PLUNA por su visita ya que su punto de vista es sustancial para que podamos entender toda esta problemática. Ha sido muy amable con nosotros y sus aportes son importantes para esta Comisión.

(Se retira de Sala el Presidente de PLUNA, señor Carlos Bouzas)

(Ingresa una delegación de trabajadores del Frigorífico LORSINAL S.A, ex Ottonello)

—— La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a los señores Luis Centurión y Jorge Williams Rodríguez, representantes de los trabajadores del Frigorífico LORSINAL S.A.

En virtud de un pedido urgente que se hizo en el día de hoy, debido a las medidas que se están llevando a cabo por parte de los trabajadores de esta empresa, la Comisión ha resuelto en forma extraordinaria recibirlos de inmediato para darles la oportunidad de trasmitir cuáles son sus puntos de vista sobre esta situación. De esta forma, los integrantes de la Comisión nos pondremos al tanto de cuáles son las dificultades que están atravesando y, eventualmente, analizaremos qué posibilidades existen para encontrar una salida ante los planteos que se formulen.

SEÑOR CENTURIÓN.- Queremos agradecerles la premura con que nos han atendido; no estábamos preparados para ser recibidos tan rápidamente.

Aclaramos que esta delegación no es más nutrida porque hay compañeros que están haciendo otras gestiones, otros están ocupando la planta y algunos están en los alrededores del Palacio Legislativo haciendo finanzas.

Los trabajadores que en este momento están en conflicto, pertenecen a una empresa que se llama FADINEX S.A. Se trata de una empresa suministradora de mano de obra que bajo esta Sociedad Anónima proporciona trabajadores a LORSINAL S.A, ex Ottonello. A su vez, el responsable de esta empresa tiene otras sociedades anónimas que suministran trabajadores a otros frigoríficos. A lo largo de los últimos cuatro meses, los trabajadores de FADINEX S.A han realizado reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a los efectos de solucionar una serie de situaciones que significaban incumplimiento del laudo vigente de la industria. Ha habido problemas en lo que tiene que ver con la entrega de ropa y herramientas, así como con el pago de la nocturnidad y del sustitutivo de carne y comedor, que fue algo que -si ustedes recuerdan-, en 1968 llevó a los trabajadores de la industria a varios meses de huelga.

Todo esto era desconocido por esta empresa, amén de una escala salarial que de alguna manera privilegiaba a un grupo de trabajadores, a los que tienen mayor especialización, manteniendo al resto del personal con salarios muy bajos.

Esto llevó al sindicato, que se organizó hace muy poco tiempo, a plantear estas reivindicaciones en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y, aunque parezca contradictorio, también las relativas al aspecto salarial. Decimos contradictorio, porque de pronto se puede pensar que hablar de salarios en el marco de los Consejos de Salarios, no es lo más correcto. Hay que tener en cuenta que estos trabajadores estaban percibiendo un salario por res o por cuarto faenado y/o desosado, y no por hora. Esto es lo que se llama en la industria "destajo puro"; es algo que lleva a los trabajadores al extremo en cuanto a su rendimiento, a su capacidad de trabajo y al sobreesfuerzo que se realiza para cubrir la tarea.

Los trabajadores menos remunerados estaban recibiendo en algunos casos $ 50 o $ 60 por día lo que, obviamente, no les permitía cubrir sus necesidades básicas. Se ha dicho que se debería haber esperado hasta el 1º de julio -de hecho no es hasta esa fecha: en todo caso, será hasta el 20, si se lauda- y que dos meses no era nada; pero para gente que hace tiempo que viene postergada, acumulando deudas, que no puede pagar la luz, el agua ni hacerle frente a las mínimas necesidades básicas, eso era mucho tiempo.

Esto llevó a una situación cada vez más tirante y la discusión con la empresa LORSINAL S.A pasó al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, lo que genera una serie de confusiones y hay una triangulación donde la empresa FADINEX S.A no quiere salir del medio porque no quiere perder la tajada del león.

De manera que cuando los trabajadores no tienen más posibilidades de discusión y ven que LORSINAL S.A está vaciando la empresa de carne -obviamente para dejar de trabajar en forma transitoria, aduciendo algún tipo de reforma que entendemos que se podría hacer trabajando, como se ha hecho en otros frigoríficos- ocupan la planta para defender lo poco que pueden. Cabe agregar que puede discutirse si la fuente de trabajo es de ellos, en la medida en que los obreros pertenecen al prestador del servicio a esa empresa.

En fin; se ha seguido haciendo gestiones. La empresa interpuso un recurso que implicó sacar mil doscientos cuartos que estaban sin procesar para que se procesaran en otro lado. En estos momentos existe carne congelada en las cámaras del frigorífico, que no tiene ningún tipo de riesgo, y estamos en una situación

bastante complicada porque las patronales suspendieron los Consejos de Salarios del subgrupo industria frigorífica

Independientemente de las consideraciones que se pueda hacer y de todo lo que tiene que ver con la situación conflictiva de los compañeros, entendimos que en este caso era necesario continuar con las discusiones en el marco de los Consejos de Salarios, en la medida en que en ese ámbito no solamente se dilucidan aspectos salariales, sino también laborales.

SEÑORA PASSADA.- Se ha dicho que las patronales suspendieron el subgrupo al que ustedes pertenecen, ¿por qué motivo?

SEÑOR CENTURIÓN.- Porque nos dijeron que mientras hubiera una situación conflictiva y una planta ocupada no iban a seguir negociando en los Consejos de Salarios.

En medio de todo esto, hay otra empresa suministradora de mano de obra -no sabemos cuál es la sociedad anónima- que proporciona trabajo en un segundo turno: un grupo de tarde en el área de desosado. Estos eran ex trabajadores del Frigorífico Canelones que estaban realizando tareas como empresa tercerizada, a raíz de un accidente que hubo en ese frigorífico y de contactos que hizo la Federación de la Carne con las dos cámaras empresariales, para regularizar todo lo que significa la tercerización para los trabajadores.

Tal como hemos repetido aquí en varias oportunidades, en todos lados las tercerizaciones, y particularmente en la industria frigorífica, traen ciertas consecuencias. En primer lugar, el uso y abuso de los trabajadores que cumplen tareas en esas empresas, lo cual consideramos que no es bueno para su funcionamiento. Por otro lado, en cuanto a la parte laboral y sindical, esas empresas contribuyen a desregular, flexibilizar, precarizar y debilitar las organizaciones sindicales que están dentro de los frigoríficos.

Por otra parte, los trabajadores de la segunda empresa que estaba prestando servicios en el frigorífico Lorsinal estarían en este momento reivindicando su derecho al trabajo, lo que supone un agregado más a este conflicto, que contribuiría, lamentablemente, a complicar la situación.

Lo único que queremos agregar es que hay más de 200 familias sin trabajo y que tienen una gran incertidumbre con respecto al futuro de su fuente laboral. Los trabajadores han tomado la decisión de buscar formas que permitan llegar a una solución del conflicto que suponga el mantenimiento de la mano de obra y el no despido de los empleados. Nosotros entendemos que conversando y negociando se puede solucionar el problema y ubicar a los trabajadores. Pero si alguno de ellos queda sin ubicación, estaríamos hablando de temas sindicales que no queremos poner sobre esta mesa.

SEÑOR POZZI.- Quisiera saber si ustedes conocen el nombre del dueño de Lorsinal.

SEÑOR CENTURIÓN.- Se llama Roberto Pérez. Es el dueño del frigorífico y allí hay treinta personas que tienen una relación de vínculo directo, que se desempeñan como administrativos, supervisores, choferes y vigilantes.

SEÑOR POZZI.- ¿Con qué país realiza sus negocios el frigorífico? ¿Hacia dónde manda carne?

SEÑOR CENTURIÓN.- El frigorífico está habilitado para vender carne a la Comunidad Europea, a los Estados Unidos, Israel y algunos países del Caribe.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la pregunta del señor Diputado Pozzi apuntaba a tener una referencia a los efectos de comunicarnos y citar a la empresa. Lamentablemente, como ustedes saben y nosotros conocemos por experiencia, el tema es muy claro dentro del rubro tercerizaciones. Precisamente, en el día de ayer decíamos que la cesión de mano de obra y la subcontratación son temas pendientes en la legislación de nuestro país. A veces en un mismo establecimiento se escalonan distintos empresarios y se hace complejo el tratamiento de los temas.

De todos modos, nosotros vamos a tratar de comunicarnos con las autoridades de la empresa y con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que está trabajando en esto, a los efectos de realizar una tarea de

común acuerdo y no superponer esfuerzos. La Comisión va a tratar de apoyar en lo que sea posible al Ministerio para que la negociación a nivel general no sea afectada, que en este caso, sin duda, crea un elemento más de tensión en el sistema porque hay cientos o miles de trabajadores que están pendientes de que esta siga adelante. Por ello, para nosotros es importante comunicarnos con la empresa.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Quiero decir que los trabajadores siempre estuvimos para negociar y la empresa no estuvo nunca. Como ustedes sabrán por la prensa, los trabajadores cedimos la carne a la empresa para poder negociar, pero la empresa nos dijo que si no desocupábamos la planta no había negociación. Los trabajadores pusieron la mejor buena voluntad para negociar con la empresa y con el Ministerio a los efectos de solucionar el problema, pero la patronal ofreció mantener en sus puestos de trabajo solamente al 50% de los funcionarios. El sindicato no está de acuerdo con esa medida porque de ninguna manera vamos a atentar contra nuestra fuente de trabajo y la de los compañeros.

Nosotros acudimos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para obtener una solución pero la empresa no ofreció ninguna propuesta; siempre se mantuvo en una posición negativa y por eso actualmente estamos ocupando la planta. El único aval que tenemos para negociar es la carne que está en la planta; otra cosa no nos queda. Pero, reitero, los trabajadores siempre estamos abiertos al diálogo. No sé cuál es la interpretación que realiza la empresa, pero los trabajadores en conjunto antes que nada queremos nuestra fuente de trabajo.

SEÑORA PASSADA.- Quisiera saber en qué etapa se encuentra la negociación en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Para nosotros es importante saber si ha habido una etapa de conciliación y si fueron convocados por la DINATRA. Esta información es importante para saber qué acciones llevar adelante y qué caminos abrir para allanar la propuesta de los trabajadores.

Asimismo, si fuera posible, quisiera que dejaran la dirección en que se encuentra ubicado el frigorífico que está siendo ocupado.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha participado con nosotros en la negociación, pero la empresa no quiere negociar con los trabajadores mientras las planta esté ocupada.

SEÑORA PASSADA.- Esa es la etapa alcanzada en la última reunión que tuvieron con la DINATRA. ¿Fue en estos días?

SEÑOR RODRÍGUEZ.- La última reunión fue la semana pasada.

SEÑOR CENTURIÓN.- El frigorífico está ubicado en Camino Melilla 1070 y los números de teléfono son 322 86 61, 322 71 13 y, el de la oficina ubicada en el centro es 915 75 01.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos ha quedado clara la situación y el planteo que realizaron, por lo que la Comisión, en lo posible, va a tratar de encontrar una solución. Obviamente, la estrategia sindical la marcan ustedes. Nosotros nos vamos a contactar con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, hablaremos con el Director Nacional de Trabajo para conocer la situación y trataremos de sumarnos al esfuerzo que se está realizando a fin de encontrar un ámbito de negociación, ya que ustedes -lo han manifestado en más de una oportunidad- están dispuestos a dialogar para solucionar el conflicto.

Se levanta la reunión.